Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/141

22. 12. 94

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christa Nickels und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/39 —

Gefährdung durch Tankflugzeuge der NATO-Air Base in Geilenkirchen-Teveren

Die in Geilenkirchen-Teveren auf dem NATO-Flugplatz stationierten und umgebauten Boeing-707-Awacs-Maschinen fliegen beinah täglich, um ihren militärischen Auftrag zu erfüllen. Hierbei ist insbesondere die auf deutschem und niederländischem Hoheitsgebiet lebende Zivilbevölkerung betroffen. Umweltbelastungen, die von der Awacs-Basis ausgehen, werden zunehmend von der betroffenen Bevölkerung immer stärker als störend empfunden. Zudem besteht infolge des speziellen Auftrags der umgebauten Boeing-707-Maschinen durch die nötige überdurchschnittliche Kerosinbetankung der Awacs- wie der Tankmaschinen ein erhöhtes Gefahrenpotential.

I. Tankflugzeuge

1. Kann die Bundesregierung bestätigen oder dementieren, daß auf der Awacs-Basis in Geilenkirchen-Teveren viermotorige Maschinen des Typs Boeing 707 als Tankflugzeuge in regelmäßigen bzw. auch unregelmäßigen Zeitabständen starten oder landen?
   Sind solche Maschinen fest auf der Basis stationiert?

Auf dem NATO-Flugplatz Geilenkirchen landen bzw. starten Tankflugzeuge des Musters KC-135 (modifizierte B-707) in unregelmäßigen Zeitabständen. Diese Luftfahrzeuge gehören zu Verbänden, deren Standorte außerhalb der Bundesrepublik Deutschland liegen. Sie sind nicht in Geilenkirchen stationiert.

1.1 Wenn ja, wie oft starten und landen diese Tankflugzeuge in Geilenkirchen-Teveren?

Im Jahresdurchschnitt ergeben sich bis zu 300 Einsätze für Tankflugzeuge.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 20. Dezember 1994 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1.2 Welche besonderen Sicherheits- und Katastrophenschutzmaßnahmen sind vorgesehen?

Technische Ausstattung, Wartungsvorschriften sowie der Ausbildungsstand des Personals, das mit dem Betrieb dieses Luftfahrzeugs betraut ist, sind vergleichbar mit dem Niveau und den Anforderungen, die für E-3A gelten und garantieren somit ein hohes Maß an Sicherheit.

Es gelten die gleichen Sicherheits- und Katastrophenschutzmaßnahmen, wie für die AWACS-Flugzeuge.

1.3 Welche Kriterien müssen erfüllt sein, damit eine Gefahrensituation vorliegt, bei der „fuel dumping" erlaubt ist?

Gemäß Luftverkehrsgesetz und Luftverkehrsordnung darf während des Fluges Treibstoff abgelassen werden, wenn ein Notfall existiert und zur Vermeidung größerer Schäden, z. B. drohender Absturz, diese Maßnahme erforderlich wird.

Das Treibstoffablassen erfolgt zur Verringerung des Luftfahrzeuggewichtes, wenn aufgrund einer Notlage eine sofortige Landung geboten ist und das Luftfahrzeuggewicht noch über dem zulässigen Landegewicht liegt.

1.4 Wo genau liegen die Zonen, in denen das für Gefahrensituationen vorgesehene „fuel dumping" vorgenommen werden kann?

Es gibt keine festgelegten Zonen. Die Flugsicherung weist Lufträume unter Berücksichtigung von weiterem Luftverkehr sowie Besiedelung zu.

1.5 Führt die Flugroute der Tankmaschinen über bewohntes Gebiet; sei es auf deutscher oder auch niederländischer Seite, und ist davon auch das Stadtgebiet von Geilenkirchen betroffen?

Die vorgeschriebenen An- und Abflugverfahren für den Flugplatz Geilenkirchen-Teveren führen auf deutscher und niederländischer Seite über bewohntes Gebiet und gelten auch für Tankflugzeuge.

1.6 Wieviel Liter Kerosin haben diese Tankflugzeuge je Flug an Bord (aufgeschlüsselt nach Ladelast und Eigenbedarf)?

Die Luftfahrzeuge dieses Musters können maximal 61 000 Liter Treibstoff mitführen. Für Einsätze von Geilenkirchen gilt eine Standardbetankung von ca. 45 000 Litern. Da Eigenbedarf und Ladelast in einer Wechselbeziehung, abhängig von dem jeweiligen Auftrag, stehen, kann eine Aufschlüsselung nicht geliefert werden.

II. Zwischenfall vom 14. September 1994

1. Kann die Bundesregierung bestätigen oder dementieren, daß es am 14. September 1994 einen Zwischenfall mit einem Tankflugzeug der amerikanischen „Air National Guard" des Typs Boeing 707 während der Startphase vom Flugplatz Geilenkirchen-Teveren gegeben hat?

Am 14. September 1994 ereignete sich nach dem Start einer KC-135 in der Abflugphase ein Zwischenfall.

2. Was genau hat zu diesem Zwischenfall am 14. September 1994 geführt, bzw. wurde mittlerweile der genaue Unfallhergang und die Unfallursache geklärt?
Hat für die Maschine eine akute Absturzgefahr bestanden?

Bei diesem Ereignis handelte es sich nicht um einen Unfall, sondern um einen Zwischenfall; Absturzgefahr bestand nicht.

Der verantwortliche Luftfahrzeugführer hatte an einem der Triebwerke überhöhte Temperatur festgestellt und entschloß sich, nachdem er dieses Triebwerk abgestellt hatte, aus Sicherheitsgründen Treibstoff abzulassen, um unverzüglich danach in Geilenkirchen landen zu können.

3. Kann die Bundesregierung bestätigen oder dementieren, daß der Pilot dieser besagten Tankmaschine das international gültige Alarmsignal „Mayday" abgesetzt hat, und hat für diese Maschine eine akute Absturzgefahr bestanden?

Der verantwortliche Luftfahrzeugführer hat bei der zuständigen Bodenkontrollstelle Luftnotlage erklärt. Es bestand keine akute Absturzgefahr.

3.1 Was bedeutet „Mayday" als Notsignal im internationalen Flugverkehr, und welche Konsequenzen zieht es nach sich?

„Mayday" bedeutet, daß dem Luftfahrzeug schwere und unmittelbare Gefahr droht und daß sofortige Hilfe angefordert wird.

Für die Flugsicherung bedeutet dies, daß alle für die Sicherheit des Luftfahrzeugs erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen sind.

3.2 Wird dabei zwischen ziviler und militärischer Luftfahrt differenziert?

Nein.

4. In welcher Höhe wurde das Kerosin abgelassen, und wieviel Liter waren es?

Es wurden ca. 13 500 Liter Kerosin während des Sinkfluges in einer Höhe zwischen 1 600 m und 800 m abgelassen.

5. Über welchem Gebiet genau wurde das „fuel dumping" vorgenommen, und bestand hierbei zu irgendeinem Zeitpunkt eine Explosionsgefahr?

Über die genaue Flugroute kann nur von der zuständigen niederländischen Flugsicherungsstelle, unter deren Kontrolle das Luftfahrzeug sich zu dem fraglichen Zeitpunkt befand, Auskunft gegeben werden.

Das abgelassene Kerosin wird, da sich dieser Vorgang über einen längeren Zeitraum erstreckt, infolge der hohen Fluggeschwindigkeit und der damit verbundenen Verwirbelung sehr fein im Luftraum verteilt und, besonders unter Einwirkung klimatischer Bedingungen, extrem verdünnt. Daher sind die physikalischen Voraussetzungen, die eine Explosionsgefahr herbeiführen könnten, unter den gegebenen Umständen nicht erreicht worden.

6. Welche Gefahr bestand für die Bevölkerung?

Diese Frage kann nach den hier vorliegenden Fakten nicht beurteilt werden.

7. Hat es zuvor ähnliche Zwischenfälle bei Tankflugzeugen gegeben, die den Flughafen Geilenkirchen-Teveren als Start- oder Landeflughafen hatten?

Nein.

8. Sind Schäden für Menschen, Tiere und Pflanzen durch das Ablassen von Kerosin grundsätzlich auszuschließen?

Wenn nein, welche Schäden kommen in Betracht?

Abgelassenes Kerosin ist bereits vor Erreichen der Erdoberfläche soweit verdunstet, daß schädigende Konzentrationen wegen der kurzen Einwirkungsdauer für Menschen, Tiere und Pflanzen grundsätzlich auszuschließen sind.

9. Da das Grenzland sowohl auf niederländischer als auch auf deutscher Seite vorwiegend aus agrarisch genutzten Flächen besteht, ergibt sich die Frage, ob bei dem Zwischenfall vom 14. September 1994 Agrarflächen durch Kerosin kontaminiert wurden?

Kerosinrestmengen, die in feinstverteilter Form auf Agrarflächen gelangen, verdampfen je nach herrschender Temperatur und werden durch den sofort einsetzenden bakteriellen Stoffwechsel

innerhalb kürzester Zeit abgebaut, so daß eine Kontamination von Agrarflächen nicht eintritt.

10. Sind seit der Stationierung der Awacs-Maschinen 1982 zuvor schon einmal landwirtschaftlich bzw. forstwirtschaftlich genutzte Flächen durch „fuel dumping" kontaminiert worden?

Nein. Die einzige dem Verband bekannte Bodenprobe hat keine Kontamination durch Kerosin ergeben.

11. Was wird mit dem kontaminierten Material gemacht, und werden die betroffenen Besitzerinnen und Besitzer entschädigt, wenn ja, in welcher Höhe (aufgeschlüsselt nach Entschädigungsfällen), und in wie vielen Fällen wurde hierfür seit 1982 gezahlt?

12. Welche Flugroute hatte die besagte Maschine vom 14. September 1994, und ist es dabei Usus, gefährdete Objekte, sprich Chemieanlagen o. ä., zu queren?

13. Wie hat die betroffene niederländische Kommunalverwaltung diesen Zwischenfall bewertet?

14. Wie hat die niederländische Landesregierung diesen Zwischenfall bewertet?

Zu diesem Fragenkomplex können ausschließlich die zuständigen niederländischen Behörden Angaben bzw. Stellungnahmen vorlegen.

III. Übergeordnete Fragen

1. Wie viele Flugbewegungen hat es von Oktober 1993 bis November 1994 auf dem Flugplatz Geilenkirchen-Teveren (aufgeschlüsselt nach Monaten) gegeben?

1993					1994
Oktober	793	Januar	694	Juni	1 020
November	657	Februar	631	Juli	721
Dezember	513	März	959	August	634
		April	819	September	495
		Mai	768	Oktober	604
				bis 24. November	433

2. Sind die TF-33 Pratt & Whitney 100/100A-Triebwerke bzw. die Triebwerke, die zur Zeit auch in den Awacs-Flugzeugen oder anderen Maschinen des Flughafens genutzt werden, in europäischen Nachbarstaaten verboten, und wenn ja, mit welcher Begründung?

Die Triebwerke, die an den AWACS-Flugzeugen zum Einsatz kommen, werden auch in den europäischen Nachbarstaaten genutzt. Verbote sind nicht bekannt.

3. Gab es vergleichbare Zwischenfälle wie bei besagtem Tankflugzeug (14. September 1994) auch bei Awacs-Maschinen?

Nein.

4. Kann die Bundesregierung bestätigen oder dementieren, daß vorgesehen ist, die Triebwerke der Awacs-Maschinen nicht vor dem Jahr 2020 zu modernisieren, und wenn ja, warum nicht?

Es liegen keine Informationen über derartige Pläne vor.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333